

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Torna lo spettro di un altro ‘crac Hanjin’ sul mercato dei container

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 15th, 2020

Lo spettro di un altro caso Hanjin torna sul mercato del trasporto marittimo di container a quattro anni di distanza da quel default che per mesi ha tenuto col fiato sospeso agenzie marittime e spedizionieri di tutto il mondo. Il default del vettore marittimo sudcoreano aveva infatti creato non poche criticità a chi doveva ricevere le merci imbarcate sulle navi della compagnie sparse in giro per il mondo o a chi improvvisamente si era ritrovato a dover riorganizzare trasporti da un continente all’altro.

Secondo diversi osservatori i segnali di queste settimane ricordano quanto si vedeva prima di quel crac con tempi dei pagamenti eccessivamente lunghi, flussi di cassa in difficoltà, fino all’insolvenza che lascia carichi bloccati in tutto il mondo, con conseguenti interruzioni delle produzioni e di inventari.

Il tema è tornato alla ribalta anche e soprattutto a seguito di uno studio di Alphaliner che mira a far luce sul possibile rischio di un fallimento di una delle compagnie di navigazione attive nel trasporto via mare di container. Secondo la società di analisi il deterioramento delle prospettive economiche globali che ha spinto i global carrier a ritirare una quantità di capacità senza precedenti in aprile e maggio, danneggerà i flussi di cassa operativi dei vettori e indebolirà ulteriormente i già fragili bilanci.

Utilizzando il metodo Altman Z-score per misurare la probabilità di fallimento di una selezione delle principali linee di trasporto container alla fine del 2019, Alphaliner ha rilevato che sette dei primi undici vettori avevano Z-Score inferiori a 1,3, indicando con ciò un rischio “molto elevato” di potenziale insolvenza.

“Gli altri quattro vettori – Hapag-Lloyd, Maersk, Ooil e Wan Hai – avevano Z-Scores più sani, da 1,72 a 1,92 punti, ma potrebbero anche essere sotto pressione se la contrazione della domanda si protrae per un periodo prolungato” ha detto Alphaliner.

L’analista ha sottolineato che i vettori con elevati rapporti di leva finanziaria sono particolarmente vulnerabili, in particolare quelli con alti livelli di debito a breve termine e in scadenza quest’anno.

Degli undici vettori presi in considerazione, alla fine del 2019 sei avevano un capitale circolante

negativo tra cui Cma Cgm, Hapag-Lloyd, Hmm, Pil, Yang Ming e Zim.

“Sono particolarmente a rischio anche i vettori con risultati negativi in termini di risultato netto, con tre vettori (Hmm, Yang Ming e Zim) che hanno abbassato i loro Z-scores a causa dei loro utili non distribuiti” spiegano sempre da Alphaliner.

Dalla fine di marzo, l’agenzia di rating Moody’s ha cambiato l’outlook di credito per Hapag-Lloyd, Maersk, Mol e Nyk da ‘stabile’ a ‘negativo’ e ha messo sotto esame i rating di Cma Cgm per potenziali declassamenti.

“Moody’s ha evidenziato l’elevata dipendenza dei trasportatori di container dal commercio mondiale, così come dalla domanda industriale e dei consumatori, che sono tutti influenzati negativamente dalle misure di blocco e di quarantena in corso di attuazione in tutto il mondo” aggiunge la società di analisi specializzata in shipping.

Hanjin Shipping venne definitivamente dichiarata fallita nel febbraio del 2017, cinque mesi dopo essere entrata in amministrazione controllata e aver mandato in tilt le catene di approvvigionamento delle merci a livello globale e ponendo fine ai 40 anni di storia del vettore. per diversi mesi questa situazione comportò anche un aumento generalizzato delle tariffe di trasporto marittimo, in particolare sul trade transpacifico dove il liner sudcoreano aveva un market share significativo.

Tra le molte implicazioni del fallimento di Hanjin c’è stata la tendenza da parte dei proprietari del carico a chiedere ai vettori marittimi maggiore trasparenza finanziaria prima di affidare loro la merce da trasportare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 15th, 2020 at 6:56 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.